

(стадія 2). При формуванні стратегії (стадія 3) реалізації сценаріїв τ_{nc} і τ_{kc} слід мати в виду, що вона може бути послідовною, паралельною, змішаною. При послідовній стратегії спочатку реалізується сценарій τ_{nc} , а потім сценарій τ_{kc} . При паралельній стратегії сценарії τ_{nc} і τ_{kc} реалізуються одночасно. Це вимагає зшивання мережних графіків τ_{nc} і τ_{kc} в єдиний мережний графік τ_a . При змішаній стратегії реалізується сценарій τ_{nc} , а потім з деякого моменту часу t_n починається паралельна реалізація τ_{kc} . Вибір t_n визначається особливостями зшивання сценаріїв τ_{nc} і τ_{kc} в сценарій τ_a , ступенем їх взаємозалежності і взаємодії в ході розв'язання ПС.

3. Висновки

Розроблена з використанням когнітивного підходу процедура формування сценарія розв'язання ПС, зниження величини розриву, викликаного ПС. Процедура містить етапи когнітивної структуризації, структурного аналізу когнітивної карти, оцінки ефективності варіантів управлінських рішень, сценарного моделювання розвитку ситуації,

формування сценарія. Розглянуті особливості формування стратегії реалізації сценаріїв ПС, ліквідації її наслідків.

Література

1. Макаренко Д. И. Модели и методы стратегического управления оборонно-промышленным комплексом. // Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.13 – «Математические и инструментальные методы экономики». – М: ЦЭМИ РАН – 2006. – 24 с.
2. Лагерева Д. Г. Автоматизация разработки управленческих решений в социально-экономических системах на основе применения нечетких когнитивных моделей. // Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 05.13.10 – «Управление в социально-экономических системах». – Брянск: Лаборатория оперативной полиграфии БГТУ – 2007. – 20 с.
3. Максимов В.И., Корноушенко Е.К. Аналитические основы применения когнитивного подхода при решении слабоструктурированных задач. // Труды ИПУ – М.: ИПУ РАН - 1998. - вып.2, С 25-34.

УДК 33.658

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ ТА ЇХНЯ РОЛЬ У РОБОТІ ГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

В. Г. Шинкаренко

Доктор економічних наук, професор, завідувач
кафедрою

Кафедра менеджменту
Харківський автомобільно-дорожній університет
вул. Петровського. 25, м. Харків, Україна, 61002

У даній статті висвітлена роль автомобільного транспорту у роботі господарського комплексу України та можливі шляхи покращення економічної безпеки автотранспортних підприємств

Ключові слова: економічна безпека, автотранспортне підприємство

В данной статье освещена роль автомобильного транспорта в работе хозяйственного комплекса Украины и возможные пути улучшения экономической безопасности автотранспортных предприятий.

Ключевые слова: экономическая безопасность, автотранспортное предприятие

In this article the lighted up role of motor transport in-process economic complex of Ukraine and possible ways of improvement of economic security of motor transport enterprises

Keywords: economic security, motor transport enterprise

Вступ

У складних і малопрогнозованих умовах ринкового середовища перед кожним підприємством постає проблема економічної безпеки. Саме поняття «еко-

номічна безпека» вперше з'явилося на Заході у зв'язку із загостренням проблеми обмеженості ресурсів. Розпад колоніальної системи призвів до порушення традиційних зв'язків між постачальниками ресурсів, життєво необхідних індустріальним країнам.

Перехід до ринкової економіки передбачив зміни в діяльності підприємств, в управлінні ними. Найбільш значні зміни в діяльності підприємств обумовлені трансформацією відносин власності в економіці України, наслідком яких є формування недержавного сектора і зміни міри відповідальності держави за результати діяльності підприємств недержавного сектора.

Поряд із загрозливими обставинами зовнішнього характеру на першому плані опинились і внутрішні загрози.

Це поставило перед науковцями питання пошуку шляхів удосконалення системи управління підприємств у напрямку орієнтації системи на цілі підтримки достатнього рівня економічної безпеки.

Що стосується підприємств транспорту, то проблема актуальна ще й тому, що велика кількість вітчизняних підприємств транспорту нині знаходиться у дуже скрутному фінансовому становищі. За офіційними даними Державного комітету статистики України, частка збиткових транспортних підприємств становить в середньому 31,8 % [8].

Постановка проблеми

Перехід до ринкової економіки передбачив зміни в діяльності підприємств, в управлінні ними. Майже всі суб'єкти господарювання опинились «віч на віч» із мінливим навколишнім середовищем, різноманітні чинники якого погрожують нормальному стану їх господарювання, створюють проблему економічної безпеки і навіть виживання.

Поряд із загрозливими обставинами зовнішнього характеру на першому плані виявилися і внутрішні загрози.

Це поставило перед науковцями питання пошуку шляхів удосконалення системи управління автотранспортних підприємств у напрямку орієнтації системи на цілі підтримки достатнього рівня економічної безпеки [4].

Що стосується підприємств автомобільного транспорту, то проблема актуальна ще й тому, що велика кількість вітчизняних автотранспортних підприємств нині знаходиться у дуже скрутному фінансовому становищі. Так, за офіційними даними Державного комітету статистики України, частка збиткових транспортних підприємств становить в середньому 31,8 % [8].

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Приділяти увагу питанню «економічна безпека підприємства» економісти почали ще з 90-х років минулого століття.

Спочатку це поняття розглядали з позиції захисту інформації підприємства як найціннішого товару.

З подальшим розвитком даного поняття вчені-економісти почали виділяти зовнішні та внутрішні впливи на економічну безпеку підприємства, але достатньої уваги економічній безпеці автотранспортного підприємства не приділялось.

Цілі статті

Дана стаття покликана висвітлити роль автомобільного транспорту у роботі господарського комплексу України та можливі шляхи покращення економічної безпеки автотранспортних підприємств.

Основний матеріал

Автомобільний транспорт відіграє важливу роль у роботі господарського комплексу України. Завдяки високій маневреності автомобілів є можливість переправляти вантажі безпосередньо від складу відправника до складу отримувача без перевантажень з одного виду транспорту на інший, які можуть дорого коштувати.

Високі швидкості руху на удосконалених дорогах дозволяють більш швидко доставляти і пасажирів, і вантажі до кінцевого пункту [7].

Автомобільний транспорт займає найбільшу частку у перевезенні вантажів (62%), що майже у два з половиною (2,48) рази більше порівняно з залізничним транспортом (25%), у 4,77 раз – порівняно із трубопровідним (13%) і рівно у 62 рази більше порівняно з річковим – 1% [8].

Автомобільний транспорт також займає значну частку у перевезенні пасажирів (38,66%), що на 0,15% менше ніж залізничний транспорт [8].

Але поряд із перевагами, автомобільний транспорт має й свої недоліки, у порівнянні із залізничним та водним транспортом, а саме, має: більш низькі техніко-економічні показники, нижчий рівень продуктивності праці робітників, більшу вартість рухомого складу, що припадає на 1 т вантажопідйомності.

Автомобільний транспорт потребує більших капітальних вкладень для здійснення перевезень на одиницю перевізної роботи ніж залізничний та водний (при однаковій середній відстані перевезень), у зв'язку з тим, що вартість рухомого складу автомобільного транспорту, що припадає на 1 т вантажопідйомності, у декілька разів вища, ніж на річковому та залізничному транспорті [7].

Перехід до ринкової економіки передбачає зміни в діяльності підприємств, в управлінні ними. Найбільш значні зміни в діяльності підприємств обумовлені трансформацією відносин власності в економіці України, наслідком яких є формування недержавного сектора і зміни міри відповідальності держави за результати діяльності підприємств недержавного сектора. Майже всі суб'єкти господарювання опинились «віч на віч» із мінливим навколишнім середовищем, різноманітні чинники якого погрожують нормальному стану їх господарювання, створюють проблему економічної безпеки і навіть виживання.

Поряд із загрозливими обставинами зовнішнього характеру на першому плані опинились і внутрішні загрози.

Це поставило перед науковцями питання пошуку шляхів удосконалення системи управління автотранспортними підприємствами у напрямку орієнтації системи на цілі підтримки достатнього рівня економічної безпеки. Забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств полягає у захищеності

його економічних інтересів від внутрішніх та зовнішніх загроз.

Значення економічної безпеки у діяльності автотранспортних підприємств дуже велике і відіграє найголовнішу роль у забезпеченні позитивної динаміки його розвитку.

Концепція економічної безпеки автотранспортного підприємства охоплює всі області виробничо-господарської, фінансової та комерційної діяльності автотранспортного підприємства. Для підвищення економічної безпеки автотранспортні підприємства повинні:

1) забезпечити відповідність місії і стратегії своєї діяльності системі своїх пріоритетних інтересів;

2) визначити і оперативно коректувати пріоритети в діяльності автотранспортного підприємства і створення умов для їх реалізації;

3) забезпечити відповідності обсягу перевезень цього підприємства його ресурсному потенціалу і ємності ринку;

4) забезпечити внутрішню збалансованість у його діяльності;

5) знизити ризики в діяльності автотранспортного підприємства;

6) забезпечити зацікавленість персоналу в ефективності діяльності підприємства;

7) створити гнучку систему резервування ресурсів;

8) визначити настання фази неефективного розвитку підприємства і коректувати її на базі розробленої програми санації автотранспортного підприємства.

Висновки

Збитковість значної кількості транспортних підприємств, низький рівень рентабельності їх решти, значні обсяги дебіторської заборгованості, а також

інші негативні явища сучасного етапу господарювання негативно впливають на роботу транспортних підприємств, зокрема автотранспортних. Це свідчить про необхідність пошуку можливих шляхів подолання кризового стану і створення умов для підтримання безпечного розвитку всіх суб'єктів транспортної галузі.

Література

1. Анисимов А.П. Экономика, планирование и анализ деятельности автотранспортных предприятий: Учеб. для техникумов. – М.: Транспорт, 1998. – 245 с.
2. Ареф'єва О.В., Кузенко Т.Б. Планування економічної безпеки підприємств. – К.: Вид-во Європ. ун-ту, 2005. – 170 с.
3. Глушенко С.В. Управление финансовым риском и экономическая безопасность предприятия / Наукові праці ДонНТУ. – 2002. – Вып.47. – С.22–29.
4. Плетникова И.П. Определение уровня и планирование ЭБП // Вісник Технологічного університету Поділля. – 2000. – №4(Ч.2) – С.100–108.
5. Савицька Г.В. Економічний аналіз діяльності підприємства: Навч. посіб. – К.: Знання, 2004. – 654 с.
6. Соловьев А.И. Экономическая безопасность хозяйствующего субъекта / Конфидбент. – №3. – 2002. – С.45–50.
7. Туревский И.С. Экономика и управление автотранспортным предприятием. Учеб. пособие. – М.: Высшая школа, 2005. – 222 с.
8. Транспорт і зв'язок України: Стат. Збірник / Державний комітет статистики України: К., 2008. – 236 с.